Atlantic Pilotage Authority

Administration de Pilotage de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

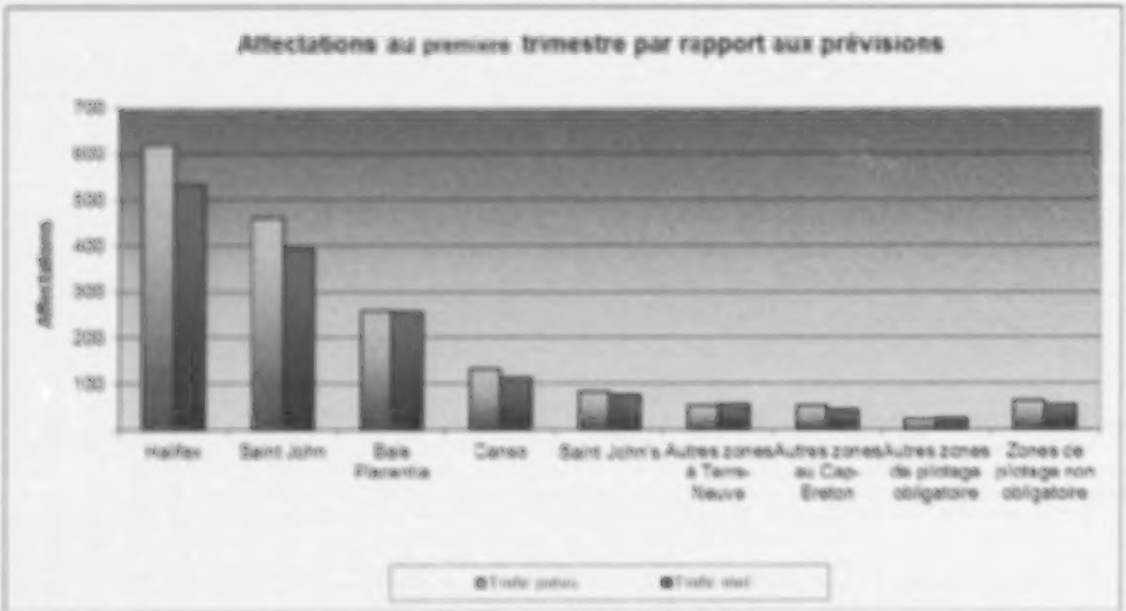
Premier trimestre 2016

Rapport de gestion

30 mai 2016

EXAMEN DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T1 2015	Trafic prévu au T1 2016	Trafic réel au T1 2016	Écart par rapport à 2015	Pourcentage d'écart par rapport à 2015	Écart par aux prévisions pour 2016	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2016
Halifax	576	617	531	-45	-8 %	- 86	-14 %
Saint John	470	462	394	-76	-16 %	- 68	-15 %
Baie Placentia	259	259	257	-2	-1 %	- 2	-1 %
Canso	154	131	113	-41	-27 %	- 18	-14 %
Saint John's	143	83	76	-67	-47 %	- 7	-8 %
Autres zones à Terre-Neuve	53	51	53	0	0 %	2	4 %
Autres zones au Cap-Breton	52	52	43	-9	-17 %	- 9	-17 %
Autres zones de pilotage obligatoire	22	22	23	1	5 %	1	5 %
Zones de pilotage non obligatoire	62	63	55	-7	-11 %	- 8	-13 %
Total	1 791	1 740	1 545	-246	-14 %	- 195	-11 %



Le présent rapport sur l'activité de chaque port fait uniquement référence aux affectations de pilotage, et non au niveau du trafic de fret ou de navires enregistré par un port. La différence entre l'activité signalée par l'Administration et celle déclarée par un autre organisme comme une administration portuaire tient à plusieurs facteurs, notamment des navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire ou qui font appel à des marins possédant un certificat de pilotage et la quantité de fret à bord des navires. L'Administration rend compte des affectations de pilotage effectuées par ses propres pilotes mais pas de la quantité de fret transportée sur un navire.

Globalement, les affectations de pilotage de l'Administration sont inférieures à celles du

premier trimestre de 2015 et aux prévisions pour 2016. L'Administration a quatre grands ports de pilotage obligatoire (Halifax et détroit de Canso [N.-É.]; baie Placentia [T.-N.-L.]; et Saint John [N.-B.]) qui comptent pour environ 75 % des affectations de pilotage assurées chaque année. Ces quatre ports ont eu moins d'affectations qu'en 2015, de sorte que les résultats de ces zones ont été inférieurs aux prévisions. Dans l'ensemble, les affectations et les recettes de l'Administration ont été respectivement en deçà de 11 % et 4 % par rapport aux prévisions. L'écart entre les affectations et les recettes s'explique par la baisse de l'activité imputable à la perte des affectations de navires plus petits, qui rapportent moins en moyenne, et au fait que les autres navires ont été plus gros que prévu.

À Halifax (N.-É.), la diminution des affectations est due en grande partie au fait que le pilotage des pétroliers a baissé de 43 % (ou 60 affectations) par rapport à l'an dernier, un recul essentiellement imputable à la baisse des mouvements des pétroliers dans le port, les capitaines possédant leurs propres certificats de pilotage, et qui explique que les affectations de navires transportant du fret général ont également diminué de 22 % (ou 46 affectations). Depuis le début de 2016, le trafic de porte-conteneurs a augmenté de 28 % (ou 59 affectations), deux liaisons hebdomadaires s'étant ajoutées. Les affectations et les recettes totales pour le port sont respectivement inférieures de 14 % et 7 % aux prévisions pour le trimestre se terminant en mars 2016.

Les affectations dans la baie Placentia (T.-N.-L.) sont essentiellement reliées à deux clients importants de l'industrie pétrolière : la raffinerie de Come-by-Chance et le terminal de transbordement de Whiffen Head. Le trafic aux deux installations a été très comparable aux prévisions et à la même période il y a un an, mais la taille moyenne des navires aux deux installations a augmenté. Les affectations dans la région sont inférieures de 1 % aux niveaux de 2015 et aux prévisions pour 2016, tandis que les recettes dépassent de 5 % les prévisions pour chacune de ces catégories.

À Saint John (N.-B.), l'Administration a enregistré une baisse de 15 % de ses affectations de pilotage au premier trimestre de 2016 par rapport à 2015. Les affectations pour les pétroliers et les navires transportant du fret général ont respectivement reculé de 23 % (ou 76 affectations) et 66 % (ou 27 affectations). Les affectations de porte-conteneurs dans le port ont encore augmenté de 38 % (ou 16 affectations), tout comme celles des navires plus petits tels que les remorqueurs et les barges, qui ont progressé de 24 par rapport à 2015. Les recettes du port ont été inférieures de 14 % aux prévisions en raison d'une diminution des affectations de pilotage.

À Canso (N.-É.), les affectations de pétroliers au premier trimestre ont diminué de 8 % (ou 6 affectations) par rapport aux niveaux de 2015, car le petit navire-citerne effectuant la navette entre Canso et Halifax n'a pas nécessité autant d'affectations (sept de moins en 2016 par rapport à 2015). L'augmentation des pétroliers de plus grande taille dans la région a compensé en partie le manque à gagner. Les affectations de transporteurs de vrac sec dans la région ont diminué de 43 % (ou 33 affectations) par rapport à 2015 en raison de la baisse des transbordements de charbon. Cette combinaison de facteurs a eu pour effet de diminuer les affectations et les recettes de la zone respectivement de 14 % mais seulement de 1 % par rapport aux prévisions en date de mars 2016.

EXAMEN COMPARATIF DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES		
Au 31 mars		
	2016	**2015**
DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)		
Total des produits	4 899 $	5 091 $
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	3 377	3 528
Bateaux-pilotes	1 388	1 442
Autres	588	584
Total des charges d'exploitation	5 353	5 554
Résultat de l'exercice	(454) $	(463) $
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	1 545	1 791
Incidents de pilotage	2	0
Pourcentage d'affectations sans incident	99,87%	100,00%
Plaintes de clients enregistrées	2	6
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99,87%	96,66%

Les recettes de l'Administration ont diminué en dépit d'une hausse tarifaire qui a pris effet en mars 2016. Globalement, les affectations et les recettes en date de mars 2016 ont diminué respectivement de 14 % et 4 % par rapport aux niveaux de 2015

Pour le premier trimestre de 2016, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont baissé par rapport à la même période en 2015, car il y a eu moins d'heures supplémentaires à payer. Cela tient en partie à une diminution globale des affectations et au fait que les pilotes embauchés dernièrement sont plus nombreux à détenir un permis, ce qui a contribué à augmenter la productivité. Les coûts des bateaux-pilotes ont été moins élevés en raison de la baisse des prix du diésel. L'ensemble des autres dépenses est très similaire à l'an dernier.

L'Administration a investi dans des pilotes supplémentaires en prévision des départs à la retraite imminents et afin de fournir le niveau voulu de service à la clientèle. Elle a pâti de la transition, en 2015, vers des navires plus petits dans plusieurs ports, tendance qui s'est

toutefois inversée depuis le début de 2016 avec l'augmentation de la taille moyenne des navires desservis par l'Administration.

Halifax a commencé à accueillir en septembre 2015 des porte-conteneurs plus gros. Le nombre de capitaines possédant des certificats qui leur permettent de piloter leurs propres navires dans la zone a augmenté, ce qui s'est traduit pour l'Administration par la perte d'un certain nombre d'affectations qui rapportent moins. La baie Placentia est une importante source de recettes pour l'Administration et une zone où des investissements considérables ont été effectués dans des bateaux-pilotes et l'embauche de pilotes. Les effets des fermetures prévues pour l'entretien ne devraient pas être aussi importants qu'en 2015 et les revenus du pilotage dans la zone devraient rebondir en 2016. Dans le cas de Saint John, il a été annoncé plus tôt cette année que PotashCorp allait suspendre indéfiniment son exploitation de potasse dans la région. L'Administration avait prévu que la nouvelle mine de potasse augmenterait sa production. Les navires plus petits et moins rentables, qui avaient augmenté les niveaux de trafic à Canso en 2015, ont cessé de passer dans la zone. Les pétroliers plus gros ont compensé cette perte depuis le début de 2016. Une entreprise de transbordement du charbon a réduit ses activités dans la région en raison d'une baisse de la demande mondiale pour ce produit et de la faiblesse des prix du charbon sur les marchés mondiaux.

Début 2016, on a annoncé que Little Narrows Gypsum pourrait ne pas faire de transport maritime cette année, ce qui aurait un grand impact sur la zone de pilotage de Bras d'Or (N.-É.). Le trafic à St John's (T.-N.-L.) a diminué comme prévu, un certain nombre de capitaines de navires ravitailleurs ayant passé les examens et obtenu les certificats leur permettant de piloter leurs propres navires.

L'Administration a affiché une perte de 453 000 $ au premier trimestre de 2106. Elle avait prévu pour cette période un manque à gagner de 583 000 $ que les réductions de dépenses ont permis de compenser à ce jour.

PLAINTES DES CLIENTS ET NIVEAU DE SERVICE

L'Administration a adopté il y a plusieurs années une méthode structurée de traitement des plaintes à la suite de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroinformation soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant est l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas, comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

Pour le premier trimestre de 2016, l'Administration a reçu deux plaintes sur un total de 1 545 affectations. Les 99,87 % restants des affectations n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2015, il y avait eu six plaintes sur un total de 1 791 affectations, soit 99,66 % sans plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans ces chiffres, y compris celles concernant des retards qui ne sont pas imputables à l'Administration.

En date de mars 2016, l'Administration a enregistré deux incidents de navigation mineurs. Il n'y en avait eu aucun pour la même période en 2015.

Analyse des risques

La variabilité du trafic dans les principaux ports est le risque financier le plus important auquel l'Administration est confrontée. Celle-ci n'a aucun contrôle ni aucune influence sur les affectations dans les ports. La variation du nombre ou de la taille moyenne des navires par rapport aux prévisions peut se traduire par un bénéfice ou une perte considérable. La variation de la taille des navires a fortement contribué aux piètres résultats financiers de 2015. Depuis le début de 2016, la taille moyenne des navires a augmenté mais le nombre total des affectations a diminué.

L'entretien des installations rattachées à l'extraction pétrolière en haute mer ou au raffinage du pétrole peut aussi avoir une grande incidence sur l'Administration. Dans le cas de la baie Placentia (T.-N.-L.) et de Saint John (N.-B.), cela a fait du tort à l'Administration l'an dernier. L'entretien prévu en 2016 ne devrait pas prendre aussi longtemps. Tel qu'indiqué plus tôt, les annonces à propos de la mine de potasse à Saint John (N.-B.) et celle de gypse à Bras d'Or (N.-É.) vont réduire les recettes prévues dans ces zones. Les capitaines de navires qui ont l'expérience requise et ont réussi l'examen pour le certificat peuvent piloter leurs propres navires dans les zones qui leur ont été attribuées. Cela a aussi entraîné une diminution des affectations de pilotage de l'Administration et eu une grande incidence sur le port de St. John's (T.-N.-L.) et, dans une moindre mesure, sur celui d'Halifax (N.-É.).

Les structures de coûts dans ces ports ne sont pas faciles à ajuster. Étant donné la nature spécialisée du travail de pilote et la formation exigée pour le devenir, la réduction des effectifs d'un port ne permet pas de compenser les baisses d'affectations à court terme. On ignore pour l'instant combien de temps les opérations minières seront interrompues dans chacune des zones dont il a été question plus haut. Les certificats posent un défi supplémentaire, car les capitaines en question peuvent quitter n'importe quand ou ne pas être disponibles pour leur employer. Cela entraînerait une hausse des affectations pour lesquelles la zone aura besoin de pilotes formés. Une réduction du nombre de pilotes peut avoir des conséquences importantes sur l'industrie de la navigation, qui risquent d'entraîner des retards en haute saison ou si un port connaît un regain d'activité imprévu. L'Administration a aussi beaucoup investi dans de nouveaux navires dont l'exploitation doit être financée par les tarifs des ports de la baie Placentia, d'Halifax et de Saint John. La variation du trafic prévu dans ces zones pose un risque supplémentaire en raison de la nature fixe de ces coûts.

Des mesures préalables ont permis à l'Administration d'atténuer un important risque financier. Le prix du carburant, qui a eu un impact considérable sur le coût d'exploitation des bateaux-pilotes, a été compensé par la perception de droits de recouvrement des frais de carburant pour les affectations à Halifax, à Saint John, dans la baie Placentia et à Canso.

L'Administration a affiché des pertes importantes pendant deux années d'affilée. Celle de 2014 était essentiellement due aux dépenses effectuées pour augmenter le nombre de pilotes afin de tenter d'améliorer les niveaux de service et de préparer les départs à la retraite. En

2015, les recettes de l'Administration ont été inférieures aux prévisions en raison de problèmes d'entretien qui se sont répercutés sur les affectations de pétroliers et d'une diminution généralisée de la taille moyenne des navires. Les tarifs de 2016 incluent un supplément destiné à recouvrer ces pertes sur trois ans et une entente avec l'industrie, qui prévoit de le réviser une fois par année afin de déterminer la pertinence de le maintenir et son efficacité.

Premier trimestre 2016

États financiers condensés non vérifiés provisoires et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.

Sean Griffiths
Chef de la direction

Peter MacArthur, CPA, CMA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 30 mai 2016

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE
État de la situation financière

Non audité

(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2016	31 décembre 2015
Actif		
Courant		
Trésorerie	[illegible]	[illegible]
Clients	[illegible]	[illegible]
Charges payées d'avance	[illegible]	[illegible]
Autres actifs	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
Non courant		
Immobilisations incorporelles	[illegible]	[illegible]
Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
Passif		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	[illegible]	[illegible]
Emprunts bancaires	[illegible]	[illegible]
Indemnités de cessation d'emploi	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
À long terme		
Emprunts bancaires	[illegible]	[illegible]
Indemnités de cessation d'emploi	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
Capitaux propres		
Résultats non distribués	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		
[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

	[illegible]	[illegible]
[illegible]		
[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers non vérifiés

31 mars 2016

(en milliers de dollars canadiens)

1. <u>RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET MÉTHODE DE PRÉSENTATION</u>

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax, Nouvelle-Écosse. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est considérée comme une entreprise publique. À ce titre, elle prépare ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'émises par le Conseil des normes comptables (CNC).

Ces états financiers ont été préparés comme le prévoit la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État. Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, ces états financiers n'incluent pas toutes les divulgations exigées pour les états financiers annuels et ils doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels conformes aux PGCR canadiens de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015. De l'avis de la direction, les états financiers reflètent tous les ajustements nécessaires pour faire une présentation fidèle des résultats pour la période intérimaire visée.

Les services de l'Administration ont toujours été plus en demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et moins sollicités au premier et au quatrième trimestres. Cette tendance est essentiellement due au nombre élevé de paquebots de croisière qui visitent la région en été et en automne. L'Administration a, dans sa structure de coûts, des postes fixes importants qui ne fluctuent pas beaucoup avec la demande de pilotage à court terme.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables :

(a) Instruments financiers

Les créances clients et autres débiteurs et les dettes fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. En raison de leur nature à court terme, le coût de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût amorti à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

(b) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent des logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations.

Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable.

(c) Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

Les bateaux-pilotes et immobilisations corporelles sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe ainsi que les intérêts sur les prêts à la construction. Les montants présentés dans « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis.

Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable et est comptabilisée à titre de perte pour l'année. Les profits et pertes dégagés sur la sortie de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles correspondent à la différence entre les produits de la sortie et la

valeur comptable des actifs et ils sont constatés en résultat. Les profits sont comptabilisés au poste des autres produits, alors que les pertes sont constatées à titre de perte pour l'année dans les frais d'exploitation des bateaux-pilotes ou au poste des services publics, matériaux et fournitures, selon les actifs sortis.

(d) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi prévues aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés par évaluation actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services, qui est fondée sur les meilleures estimations de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs, et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

(e) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en vigueur, l'Administration n'a aucune obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre des prestations de retraite.

(f) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

(g) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables et les modifications suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur, sont jugées pertinentes pour l'Administration :

En juillet 2014, l'International Accounting Standards Board (IASB) a publié la version complète de la norme IFRS 9, *Instruments financiers*, publiée pour la première fois en novembre 2009. Cette norme réunit les phases du classement et de l'évaluation, de la dépréciation et de la comptabilité de couverture du projet de l'IASB visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*. L'IFRS 9 énonce les principes du classement des actifs financiers fondé sur le modèle économique de l'entité et la nature des flux de trésorerie des actifs. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme était le 1er janvier 2018.

En mai 2014, l'IASB a publié la norme IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, laquelle établit les principes que l'entité doit appliquer pour présenter des informations utiles concernant la nature, le montant, le calendrier et le degré d'incertitude des produits des activités ordinaires et des flux de trésorerie provenant de tout contrat conclu avec un client. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2018.

En janvier 2016, l'IASB a publié la norme IFRS 16, *Contrats de location*, laquelle établit les principes que les deux parties doivent appliquer pour fournir des informations utiles au sujet des contrats de location de manière à présenter une image fidèle des transactions. Le preneur devra comptabiliser les contrats de location à l'état de la situation financière. Des changements sont aussi apportés à la comptabilisation sur la durée du contrat de location. Le preneur devra comptabiliser une charge découlant du contrat de location au début du contrat pour la plupart des contrats de location, même s'il paie un loyer annuel constant. Pour le bailleur, le traitement comptable reste le même. Les contrats de location seront classés en contrats de location-financement et en contrats de location simple, comme c'est le cas maintenant. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2019.

En janvier 2016, l'IASB a modifié l'IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie*, laquelle exige qu'une entité présente le tableau des flux de trésorerie comme partie intégrante de ses états financiers. Les modifications ciblées apportées à l'IAS 7 exigent des entités qu'elles fournissent dans cet état l'information relative aux changements survenus dans les passifs découlant des activités de financement. La date d'entrée en vigueur obligatoire de ces modifications est le 1er janvier 2017.

L'Administration n'a adopté aucune de ces nouvelles normes, ni les modifications de manière anticipée. Elle évalue actuellement l'incidence de ces normes sur les états financiers. Par conséquent, cette incidence n'est pas connue pour l'instant.

3. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à poser des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui n'est pas facile à établir à partir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée.

Les jugements posés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui présentent un risque important d'ajustements significatifs pour l'exercice considéré et le prochain exercice sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou les hypothèses suivantes pour préparer les présents états financiers :

Taux d'amortissement des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis varie de cinq à dix ans.

Taux d'amortissement des immobilisations corporelles

L'amortissement des bateaux-pilotes et de l'équipement est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 ou 5 ans
Mobilier et matériel	2 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les durées d'utilité estimatives sont basées sur les périodes de service des immobilisations incorporelles, et des bateaux-pilotes et immobilisations corporelles estimées par la direction. Le caractère approprié des durées d'utilité estimatives de ces actifs est revu annuellement. Tout changement aux estimations de la durée d'utilité affecterait la charge au titre de l'amortissement et la valeur comptable future des actifs visés.

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration retient les services d'un actuaire externe pour évaluer la juste valeur des indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre de chaque année.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Test de dépréciation des actifs non financiers

Les actifs non financiers à durée d'utilité déterminée doivent être soumis à un test de dépréciation s'il existe des indices d'une perte de valeur. La direction doit décider selon son jugement s'il existe de tels indices à la fin de chaque période. Des changements à l'utilisation courante ou future prévue de l'actif, des évaluations externes et des conditions d'obsolescence ou de détérioration des actifs sont autant d'indices possibles de perte de valeur dont la direction pourrait tenir compte.